



CONGRESSO NACIONAL

EMENDAS

Apresentadas perante a Comissão Mista destinada a apreciar a **Medida Provisória nº 1249, de 2024**, que *"Altera a Lei nº 14.902, de 27 de junho de 2024, que institui o Programa Mobilidade Verde e Inovação - Programa Mover."*

PARLAMENTARES	EMENDAS NºS
Deputado Federal João Carlos Bacelar (PL/BA)	001; 002; 003; 004
Deputado Federal Toninho Wandscheer (/PR)	005; 006; 007; 008
Deputado Federal Ricardo Ayres (REPUBLICANOS/TO)	009
Deputado Federal Lucio Mosquini (MDB/RO)	010
Deputado Federal José Medeiros (PL/MT)	011; 012; 013; 014
Deputada Federal Adriana Ventura (NOVO/SP)	015
Deputado Federal Capitão Alberto Neto (PL/AM)	016; 017; 018; 019; 020
Deputado Federal Evair Vieira de Melo (PP/ES)	021
Deputado Federal Marangoni (UNIÃO/SP)	022
Deputado Federal Messias Donato (REPUBLICANOS/ES)	023
Deputado Federal Augusto Coutinho (REPUBLICANOS/PE)	024
Deputado Federal Alceu Moreira (MDB/RS)	025

TOTAL DE EMENDAS: 25



[Página da matéria](#)



CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1249/2024
(à MPV 1249/2024)

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

“**Art.** Acrescente-se nas Disposições Finais da Lei 14.902/2024:

‘**Artigo** O Poder Executivo poderá definir condições diferenciadas, como número mínimo de etapas fabris, cota projeto para importação de autopeças sem similar nacional, regime especial para montagem de veículos de baixo volume no país, diferenciação para veículos de alta performance, entre outras condições, em relação ao disposto nos Capítulos II a V desta Medida Provisória ou ainda criar uma política própria para as empresas de baixo volume fabricantes de veículos leves no País, que tenham realizado investimento específico de no mínimo R\$ 17.000,00 por veículo, no período de 2013 a 2018, ou mínimo de R\$ 23.300,00 por veículo, no período de 2019 a 2023, para uma capacidade produtiva anual de até 35.000 unidades.’ (NR)”

JUSTIFICAÇÃO

A legislação mencionada acima refere-se ao enquadramento dado às empresas de baixo volume no Rota Fase 1 e no Inovar Auto, que definem a sua conceituação.

Incluir a disposição no Capítulo final permite reavaliar as condições dos capítulos anteriores para um melhor e adequado enquadramento de empresas de baixo volume – limitação de produção de até 35.000 unidades por ano - tanto nos requisitos obrigatórios, como processos fabris, como regime especial para



montagem de veículos de baixo volume no país, ou como diferenciação para veículos de alta performance por exemplo, criando alternativas para possam participar do Programa MOVER de forma mais efetiva.

Permite também ao agente público desenvolver políticas específicas para este segmento que normalmente é o precursor de novas tecnologias e novos equipamentos de segurança e de inovação nos veículos.

Sala da comissão, 5 de agosto de 2024.





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1249/2024
(à MPV 1249/2024)

Acrescentem-se, onde couber, na Medida Provisória os seguintes artigos:

“**Art.** A Lei nº 14.902, de 27 de junho de 2024, passa a vigorar com as seguintes alterações:

‘**Art. 26.**
.....

§ 3º As empresas importadoras que não aderirem ao regime mencionado no caput ficam obrigadas ao recolhimento integral do Imposto de Importação do bem, enquanto as empresas que aderirem ao regime terão a alíquota do imposto de importação reduzida a zero por cento.’ (NR)”

“**Art.** A Lei nº 14.902, de 27 de junho de 2024, passa a vigorar com as seguintes alterações:

‘**Art. 27.** A habilitação prevista no art. 26 desta Lei fica condicionada à realização de investimentos no País, pela empresa interessada, correspondentes a 2% (dois por cento) do valor aduaneiro em projetos de pesquisa, desenvolvimento e inovação em programas prioritários de apoio ao desenvolvimento industrial e tecnológico para o setor automotivo e sua cadeia aderentes às diretrizes previstas no § 2º do art. 1º desta Lei, em substituição ao imposto de importação, conforme o disposto em regulamento do Poder Executivo federal, em parceria com:’ (NR)”



JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda busca tão somente garantir que não ocorra a duplicação dos encargos envolvidos no Regime de Autopeças Não Produzidas.

Esta elevação prejudica a efetividade deste regime de grande importância para a competitividade e o desenvolvimento do setor automotivo, que estimula a absorção de novas tecnologias e o adensamento da cadeia produtiva.

Neste contexto é essencial o investimento em pesquisa e desenvolvimento, uma das principais motivações da criação do Programa Mobilidade Verde e Inovação - MOVER.

Contudo, o texto da Lei nº 14.902/24 estabelece encargos de 4%, incluindo 2% de imposto de importação e 2% de aplicação no FNDIT, Fundo Nacional de Desenvolvimento Industrial e tecnológico.

A oneração em cerca de R\$ 400 milhões adicionais na aquisição de componentes de última geração e que ainda não são produzidos no país é particularmente prejudicial neste momento decisivo para a indústria brasileira se posicionar na rota das inovações do setor. A perda de competitividade nestas compras dificultará o ganho de escala e a capacidade do Brasil concorrer com os demais produtores internacionais e se destacar como fornecedor de novas tecnologias na região.

Assim, frisamos a necessidade de redução da alíquota do I.I. a 0% para que os 2% possam ser direcionados para aplicação em projetos de pesquisa, desenvolvimento e inovação, no âmbito dos programas prioritários de apoio ao desenvolvimento industrial e tecnológico para o setor automotivo e sua cadeia previstos no regime.

Esta alteração é essencial para promover a neoindustrialização, evitando a duplicação dos custos desse mecanismo vital para a competitividade e a absorção de novas tecnologias.

Sala da comissão, 5 de agosto de 2024.





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1249/2024
(à MPV 1249/2024)

Acrescentem-se, onde couber, na Medida Provisória os seguintes artigo e capítulo:

“Art. Inclua-se novo capítulo à Lei nº 14.902, de 27 de junho de 2024:”

“CAPÍTULO

DO REGIME DE SUSPENSÃO DE TRIBUTOS
FEDERAIS NA PRODUÇÃO AUTOMOTIVA

Art. Fica instituído o Regime de Suspensão de Tributos Federais na Produção Automotiva, com objetivo de suspender os impostos e contribuições federais incidentes na cadeia de suprimentos da indústria automotiva.

§ 1º Ficam suspensos na importação:

I – imposto sobre Produtos Industrializados - IPI;

II – imposto de Importação - II;

III – contribuição para os Programas de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público incidente na Importação de Produtos Estrangeiros ou Serviços - PIS/Pasep-Importação; e

IV – contribuição Social para o Financiamento da Seguridade Social devida pelo Importador de Bens Estrangeiros ou Serviços do Exterior - Cofins-Importação.

§ 2º Ficam suspensos nas aquisições no mercado interno:

I – imposto sobre Produtos Industrializados - IPI;

II – contribuição para o Programa de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público - PIS/Pasep; e

III – contribuição para o Financiamento da Seguridade Social - Cofins.

§ 3º Ficam dispensadas de retenção na fonte as operações com impostos e contribuições federais suspensos por este Regime.



§ 4º Na hipótese de extinção dos tributos de que tratam os §§ 1º e 2º, a suspensão de que trata este artigo aplicar-se-á aos tributos que os substituírem.

Art. A suspensão de que trata este Regime:

I – não se aplica à aquisição de bens, serviços e direitos que não possam ser admitidos como custo de produção, de comercialização, ou despesa necessária às atividades da empresa assim considerada dedutível nos termos da legislação do imposto sobre a renda, ainda que registrados contabilmente como ativo imobilizado ou intangível;

II – não se aplica às pessoas jurídicas optantes pelo Regime Especial Unificado de Arrecadação de Tributos e Contribuições devidos pelas Microempresas e Empresas de Pequeno Porte (Simples Nacional), de que trata a Lei Complementar nº 123, de 14 de dezembro de 2006, seja em relação à aquisição de seus fornecedores, seja no tocante a saída dos produtos que industrialize;

III – se encerra quando da saída do produto final do estabelecimento do beneficiário, de acordo com sua respectiva tributação, quando destinados ao consumidor final, comerciante atacadista ou varejista no mercado interno;

IV – perdurará até que ocorra a saída a qualquer título da mercadoria importada, da mercadoria adquirida no mercado interno para revenda, ou do produto resultante do processo de industrialização, salvo se houver disposição específica de nova suspensão para a operação, hipótese em que prevalecerá a norma pertinente ou ainda no caso de exportação em que os tributos suspensos passarão a ser isentos; e

V – não impede a manutenção ou utilização dos créditos dos impostos e contribuições federais pela pessoa jurídica remetente ou prestadora de serviço.

§ 1º Fica garantido o direito ao desconto de crédito das Contribuições para PIS/Pasep, Cofins e do IPI, quando incidente, nas aquisições de bens, serviços e direitos das pessoas jurídicas optantes pelo Simples Nacional e as de que trata a Lei Complementar nº 123, de 2006.

§ 2º O disposto no inciso III do caput também se aplica caso a mercadoria ou produto seja objeto de imobilização no ativo do beneficiário, extravio, furto, roubo, perda ou deterioração.

Art. São beneficiárias do regime as pessoas jurídicas que:



I – produzam, no País, os produtos classificados nos códigos 84.29, 84.32, 84.33, 87.01, 87.02, 87.03, 87.04, 87.05, 87.06, 87.07, 87.10, 8716.20.00 e 87.16.3, da Tipi; e

II – produzam, no País, preponderantemente, componentes, chassis, carroçarias, acessórios, partes e peças, sistemas de tração elétrica e suas partes e peças, todos empregados para produção dos produtos classificados nos códigos 84.29, 84.32, 84.33, 87.01, 87.02, 87.03, 87.04, 87.05, 87.06, 87.07, 87.10, 8716.20.00 e 87.16.3 da Tipi.

§ 1º A preponderância de que trata o inciso II do caput poderá ser determinada por pessoa jurídica ou por estabelecimento que, no ano-calendário imediatamente anterior ao da aquisição, teve receita bruta, incluindo exportações, com a venda dos componentes, chassis, carroçarias, partes e peças, sistemas de tração elétrica e suas partes e peças, todos utilizados nos produtos classificados nos códigos 84.29, 84.32, 84.33, 85.07, 85.11, 85.12, 85.27, 85.29, 85.44, 87.01, 87.02, 87.03, 87.04, 87.05, 87.06, 87.07, 8708, 87.10, 8716.20.00, 8716.3, 90.32 e 94.01 da Tipi, superior a 60% (sessenta por cento) da receita bruta total no mesmo período.

§ 2º Caso a pessoa jurídica faça a opção de apurar a preponderância para apenas um ou mais estabelecimentos, somente estes poderão ser beneficiários do Regime, nos termos do inciso II do caput, devendo, nesta hipótese, a preponderância ser apurada individualmente por estabelecimento.

§ 3º A pessoa jurídica em início de atividade poderá se beneficiar do regime caso assuma o compromisso de auferir durante o período de 3 (três) anos-calendários, acumuladamente, receita bruta decorrente da venda dos bens e produtos referidos no inciso II do caput, superior a 60% da receita bruta total.

§ 4º Caso a pessoa jurídica de que trata o § 3º não consiga atingir o percentual mencionado no § 1º, ficará obrigada a efetuar o recolhimento dos tributos suspensos com os acréscimos legais e poderá faturar o valor do principal contra os seus clientes, por meio de nota fiscal eletrônica.

§ 5º Para efeitos desta Medida Provisória, considera-se:

I – receita bruta total: o produto da venda de bens e serviços nas operações de conta própria, o preço dos serviços prestados e o resultado auferido nas operações de conta alheia; e



II – receita bruta decorrente de exportações: o produto da venda para o exterior e para empresa comercial exportadora com o fim específico de exportação.

Art. Os tributos federais suspensos pelo Regime de que trata este Capítulo serão considerados recolhidos quando da saída tributada da mercadoria ou do produto final, relacionados nos incisos I e II do caput do artigo anterior, de acordo com sua respectiva tributação, quando destinados ao consumidor final, comerciante atacadista ou varejista no mercado interno.

Parágrafo único. O disposto no caput deste artigo aplica-se também às saídas não tributadas, isentas, imunes ou tributadas à alíquota zero, bem como às saídas dos bens cedidos em comodato exclusivamente para serem utilizados pelos comodatários na fabricação de produtos destinados aos beneficiários deste Regime, inclusive nas saídas de subprodutos, sucatas, aparas e resíduos decorrentes do processo industrial.

Art. As pessoas jurídicas que aderirem ao programa poderão apropriar e utilizar os créditos fiscais acumulados até o início de vigência desta Lei.

§ 1º Para fins da apropriação de créditos fiscais acumulados a partir do início de vigência do programa, as pessoas jurídicas beneficiárias poderão, a qualquer tempo, solicitar a restituição, o ressarcimento ou compensar os eventuais créditos tributários, de qualquer natureza, origem ou período em que foram apropriados ou acumulados, com impostos e contribuições sociais federais administrados pela Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil.

§ 2º As pessoas jurídicas beneficiárias poderão, a cada período, compensar de forma centralizada em estabelecimento único, os saldos devedores e credores do IPI resultantes da apuração efetuada por cada estabelecimento da pessoa jurídica, sendo o resultado, quando devedor, objeto de recolhimento único.

Art. Aplica-se o disposto neste Capítulo às pessoas jurídicas que produzam, no País, preponderantemente, os produtos eletrônicos classificados nos códigos 84.14, 84.43, 84.79, 85.01, 85.02, 85.04, 85.07, 85.11, 85.17, 85.31, 85.32, 85.36, 85.41, 85.44, 90.19, 90.28 e 90.32, desde que credenciada como Operador Econômico Autorizado – OEA.”



JUSTIFICAÇÃO

A Lei 14.902, de 27 de junho de 2024, institui o Programa Mobilidade Verde e Inovação – MOVER, estabelecendo requisitos obrigatórios para comercialização de veículos novos produzidos no Brasil e para a importação de veículos novos, além de tratar sobre novo regime de incentivos, que contempla as atividades de pesquisa e desenvolvimento e o regime de autopeças não produzidas, e disciplinar as disposições do Fundo Nacional de Desenvolvimento Industrial e Tecnológico (FNDIT).

A justificativa apresentada para a edição d o Projeto de Lei que deu origem à referida Lei é o objetivo de desenvolvimento tecnológico, a competitividade global, a integração nas cadeias globais de valor, entre outros objetivos voltados à sustentabilidade do ecossistema automotivo.

Em linha com a fundamentação do PL, a emenda proposta visa o aumento da competitividade e ampliação da cadeia produtiva do setor automotivo brasileiro, promovendo a eliminação de resíduos tributários e de acúmulo de crédito, a simplificação na apuração, diferindo o recolhimento dos tributos federais até a saída do produto do estabelecimento do beneficiário.

Nesse passo, fica estabelecido que tal medida não caracteriza renúncia fiscal, considerando que os tributos efetivamente serão recolhidos na saída dos produtos. Além disso, a sua implementação ampararia o período de transição do atual sistema tributário para o estabelecido pela Emenda Constitucional nº 132/2023, que reformou todo o arcabouço tributário previsto na Constituição Federal.

Neste sentido, contamos com a concordância dos nobres colegas com esta proposta de emenda.

Sala da comissão, 5 de agosto de 2024.





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1249/2024
(à MPV 1249/2024)

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

“**Art.** A Lei nº 14.902, de 27 de junho de 2024, passa a vigorar com as seguintes alterações:

‘**Art. 41.**

.....

§ 8º O crédito presumido de IPI apurado e não utilizado até 31 de dezembro de 2017, para efeito de interpretação, poderá ser utilizado nos meses subsequentes, e o saldo existente naquela data poderá ser escriturado e utilizado, até 31 de dezembro de 2028, por meio de compensação com débitos próprios, vencidos ou vencidos, relativos a tributos administrados pela Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil do Ministério da Fazenda, observada a legislação específica.’ (NR)”

JUSTIFICAÇÃO

Em meados da década que se passou, o mercado automotivo brasileiro passava pelo seu momento de maior sucesso. As vendas de novos veículos chegaram a atingir 3,8 milhões de unidades em 2012, e o cenário prospectivo desenhava um mercado potencial de até 5 milhões de unidades.

Nessa conjuntura, foi instituído o Programa de Incentivo à Inovação Tecnológica e Adensamento da Cadeia Produtiva de Veículos Automotores – INOVAR-AUTO, que estabelecia requisitos e benefícios específicos para as empresas que instalassem novas fábricas ou linha de produção no Brasil, a fim de



estimular o desenvolvimento da produção nacional de veículos e o aumento nos investimentos em pesquisa e desenvolvimento no país.

Para o Governo garantir a efetiva realização dos investimentos planejados, veículos importados ficaram submetidos, durante a implementação do projeto, ao IPI adicional de 30 pontos percentuais. O adicional de 30 pontos percentuais poderia ser abatido mediante a aquisição de insumos para fabricação dos veículos no Brasil.

Especialmente para as empresas que se habilitaram em conformidade com o disposto no Art. 12, § 5, inciso III, do Decreto 7.819/2012, foi aberta a possibilidade de importar veículos com recolhimento efetivo dos 30 pontos adicionais de IPI sendo que os valores recolhidos nessa modalidade de habilitação seriam recuperados, após o início da comercialização, sobre o IPI devido na saída dos veículos fabricados no país.

Importante esclarecer que os incentivos e os compromissos firmados permanecem como legado do programa e não podem ser estornados, e sim o oposto, dão efetividade à política industrial do governo e previsibilidade às empresas habilitadas no programa Inovar Auto.

Todavia, as condições econômicas brasileiras, notadamente a queda das vendas e de crédito no mercado, inviabilizaram a recuperação de todo o valor do imposto pago durante a vigência do Programa INOVAR-AUTO, encerrado em 31 de dezembro de 2017.

Vale destacar que essa devolução não representa renúncia fiscal, mas somente a recuperação de valores pagos e que geraram créditos concedidos com base na legislação do INOVAR-AUTO.

Nesse contexto, diante do compromisso assumido pelo Governo para a devolução do IPI efetivamente pago, a presente proposta tem a finalidade de viabilizar a utilização daquele saldo do adicional de 30 pontos percentuais de IPI, efetivamente recolhido pelas empresas que se habilitaram na modalidade prevista no Art. 12, § 5, inciso III, do Decreto 7819/2012.

Sala da comissão, 5 de agosto de 2024.





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1249/2024
(à MPV 1249/2024)

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

“**Art.** A Lei nº 14.902, de 27 de junho de 2024, passa a vigorar com as seguintes alterações:

‘**Art. 15.**
.....

§ 5º O valor da contrapartida do benefício fiscal previsto neste artigo, reconhecido no resultado operacional, não será computado na base de cálculo das contribuições para o Programa de Integração Social (PIS) e para o Programa de Formação do Patrimônio do Servidor Público (Pasep), da Contribuição para Financiamento da Seguridade Social (Cofins), da Contribuição sobre Bens e Serviços (CBS), do Imposto sobre Bens e Serviços (IBS) do Imposto de Renda da Pessoa Jurídica (IRPJ) e da Contribuição Sobre o Lucro Líquido (CSLL).’ (NR)”

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda busca dar efetividade ao crédito financeiro concedido às empresas habilitadas no programa MOVER, como forma de incentivar o incremento de dispêndios em pesquisa, desenvolvimento e investimentos em produção tecnológica realizados no País.

Não excluir as receitas relativas ao crédito financeiro da base de cálculo dos tributos mencionados nesta emenda resultará em uma redução de quase 50% destes créditos com base na legislação tributária atual.



A consequência esperada desta tributação será a redução dos investimentos nas atividades de pesquisa e desenvolvimento por parte das empresas.

O objetivo do programa, que é incentivar os investimentos e dispêndios das empresas no desenvolvimento de veículos com maior eficiência energética, segurança, reciclabilidade e alinhados com uma economia de baixo carbono, restará prejudicado ou será em muito reduzido, na contramão do esperado pelas políticas industriais e ambientais.

Sala da comissão, 5 de agosto de 2024.





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1249/2024
(à MPV 1249/2024)

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

“**Art.** A Lei nº 14.902, de 27 de junho de 2024, passa a vigorar com as seguintes alterações:

‘**Art. 11.**
.....

§ 4º A alíquota do imposto sobre operações de crédito, câmbio, e seguro, ou relativas a títulos e valores mobiliários, de que trata Lei 8.894, de 21 de junho de 1994 (IOF), será reduzida a zero nas operações envolvendo o veículo sustentável de que trata este artigo.’ (NR)”

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda de redação busca desenvolver estratégia no país que incentive uma economia sustentável, tendo em vista a eficiência energética do veículo, melhorando, inclusive, a posição do país como um dos mais ativos no uso de impostos como ferramenta para impulsionar o comportamento sustentável e atingir os objetivos de uma política verde – ou ecológica.

Ademais, a redução da alíquota a zero do usualmente chamado “impostos sobre operações financeiras”, além de não caracterizar renúncia fiscal, promoverá verdadeiro efeito indutor na economia, efetivando a função extrafiscal deste tributo.



Sala da comissão, 5 de agosto de 2024.



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD246981576400>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Toninho Wandscheer





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1249/2024
(à MPV 1249/2024)

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

“**Art.** A Lei nº 14.902, de 27 de junho de 2024, passa a vigorar com as seguintes alterações:

‘**Art. 15.**

.....

§ 2º Os créditos financeiros de que trata esta Lei serão limitados aos seguintes valores globais para cada ano-calendário.

I – 2024 - R\$ 3.500.000.000,00 (três bilhões e quinhentos milhões de reais);

II – 2025 - R\$ 7.600.000.000,00 (sete bilhões e seiscentos milhões de reais);

III – 2026 - R\$ 7.800.000.000,00 (sete bilhões e oitocentos milhões de reais);

IV – 2027 - R\$ 8.000.000.000,00 (oito bilhões de reais); e

V – 2028 - R\$ 8.200.000.000,00 (oito bilhões e duzentos milhões de reais)’ (NR)”

JUSTIFICAÇÃO

Visando o atendimento aos requisitos do Programa Mover, os fabricantes deverão implementar novas tecnologias e rotas tecnológicas nos veículos que serão comercializados no país.

Para que estas inovações tecnológicas sejam estudadas e desenvolvidas no Brasil, é importante que os incentivos financeiros



disponibilizados no Programa sejam suficientes para abarcar todas as necessidades de pesquisas de todos os fabricantes, gerando assim empregos, conhecimento e competitividade para o país.

Sala da comissão, 5 de agosto de 2024.



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD247813651400>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Toninho Wandscheer





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1249/2024
(à MPV 1249/2024)

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

“**Art.** Suprima-se o inciso II, do § 1º, do art. 15 da Lei 14.902, de 27 de junho de 2024.”

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda de redação busca a supressão da necessidade por parte da pessoa jurídica em obter autorização prévia dos projetos perante o Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços.

Justifica-se tal emenda, tendo em vista que, ao condicionar a pessoa jurídica à obtenção de autorização prévia junto ao referido Ministério, acaba por burocratizar e limitar seu direito ao crédito financeiro no ano-calendário, considerando que há um valor global por ano para que todas as empresas do setor se beneficiem.

Portanto, o objetivo desta emenda é tornar ágil o processo de submissão dos projetos vinculados as atividades de pesquisa e desenvolvimento para que a pessoa jurídica possa usufruir dos créditos financeiros.

Sala da comissão, 5 de agosto de 2024.





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1249/2024
(à MPV 1249/2024)

Dê-se nova redação à ementa da Medida Provisória e acrescenta-se novo artigo, nos termos a seguir:

Altera a Lei nº 14.902, de 27 de junho de 2024, que institui o Programa Mobilidade Verde e Inovação – Programa Mover e altera o art. 6º da Lei nº 7.713, de 22 de dezembro de 1988, para isentar do Imposto de Renda os valores recebidos por atletas brasileiros medalhistas em Jogos Olímpicos, a título de premiação pela conquista das medalhas, pagos pelo Comitê Olímpico Brasileiro ou pelo governo federal ou qualquer de seus órgãos.

Art.1º.....

Art. 2º A Lei nº 7.713, de 22 de dezembro de 1988, e a passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 6º Ficam isentos do imposto de renda os seguintes rendimentos percebidos por pessoas físicas:

XXIV - os valores recebidos por atletas brasileiros medalhistas em Jogos Olímpicos, a título de premiação pela conquista das medalhas, pagos pelo Comitê Olímpico Brasileiro ou pelo governo federal ou qualquer de seus órgãos;



Art. 3º Esta Medida Provisória entra em vigor na data de sua publicação

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda propõe isentar de Imposto de Renda os valores e premiações recebidos por medalhistas olímpicos.

É uma medida importante e necessária para valorizar e incluir o esporte no Brasil. Essa autorização permitiria que os atletas usufríssem do valor integral das premiações, liberando o esforço, a dedicação e as conquistas desses atletas em representar o país nos Jogos Olímpicos.

Apesar de as medalhas olímpicas serem isentas de imposto, os prêmios em dinheiro ainda estão sujeitos ao IR. Essa situação acaba diminuindo o valor recebido pelos atletas, que muitas vezes depende dessas prêmios para custear suas carreiras esportivas e investir em treinamentos.

A isenção do IR para os prêmios olímpicos enviaria uma mensagem clara de apoio e reconhecimento aos atletas, reforçando a importância do esporte para o país. Além disso, essa medida poderia incentivar mais pessoas a se envolverem no esporte, sabendo que seus esforços serão devidamente valorizados e recompensados.

Até esta terça-feira, 6, o **Brasil acumulava 13 medalhas nas Olimpíadas de Paris**, sendo dois ouros, com **Rebeca Andrade** (solo da ginástica) e **Beatriz Souza** (judô). Além disso, os brasileiros conquistaram cinco pratas e seis bronzes, até o momento.

Como exemplo, Rebeca Andrade deve ganhar como prêmio do Comitê Olímpico Brasileiro 350 mil reais pelo ouro obtido nesta segunda-feira, 5. **A Receita Federal deve ficar com 27% disso.**

Assim, solicitamos o apoio dos nobres parlamentares para a aprovação desta emenda, reafirmando nosso compromisso com o esporte, a saúde e o bem-estar da nação brasileira.



Sala da comissão, 6 de agosto de 2024.

**Deputado Ricardo Ayres
(REPUBLICANOS - TO)**



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD245240150900>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Ricardo Ayres





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1249/2024
(à MPV 1249/2024)

Acrescentem-se, onde couber, na Medida Provisória os seguintes artigos:

“**Art.** A Lei 14.902, de 27 de junho de 2024, passa vigorar com as seguintes alterações.”

“**Art.** Na produção de bicicletas elétricas, a redução do Imposto de Produtos industrializados (IPI), poderá somar até 100% (cem por cento), caso cumpridas as etapas de produção:

I – a linha de montagem de usinagem com a fabricação e o acabamento de bicicletas elétricas corresponderá a 40% (quarenta por cento) do total dos impostos;

II – a preparação e soldagem dos componentes eletrônicos, placas e circuitos impressos corresponderá a 30% (trinta por cento) do total dos impostos;

III – a instalação do motor elétrico e o acabamento final do produto corresponderá a 30% (trinta por cento) do total dos impostos.”

“**Art.** A produção das bicicletas elétricas poderá ser realizada em qualquer região do País.

.....
Parágrafo único. O processo de fabricação das bicicletas sem motorização poderá contar com a mesma redução tributária, observada a regulamentação.”

JUSTIFICAÇÃO

A presente EMENDA ADITIVA à **Medida Provisória nº 1.249 DE 2024**, que altera a Lei 14.902, de 27 de junho de 2024, que institui o Programa Mobilidade



Verde e Inovação – Programa Mover, tem por objetivo a redução gradual do Imposto de Produtos Industrializados - IPI cuja finalidade consiste em incentivar a produção nacional de bicicletas elétricas, promovendo o desenvolvimento da indústria local, fomentando a economia do setor e promovendo uso de mobilidade sustentável com vistas ao alcance da neutralidade de emissões de carbono.

É fato que a utilização de bicicletas pela sociedade é uma política estruturante sob qualquer ponto de vista. Primeiramente é de ressaltar que as cidades brasileiras estão cada vez mais congestionadas pelo elevado número de veículos que tomam conta das ruas provocando engarrafamentos cada vez mais alongados com prejuízos de toda ordem para a economia, para o meio ambiente e para a saúde da população. Claro que a indústria automobilística é muito importante para a economia nacional em face das cadeias produtivas que perpassam várias áreas da economia. Por outro lado, deve ser destacado a necessidade de alternativas equilibradas para dar condições à população para se locomover por outros meios distintos dos veículos automotores. A bicicleta elétrica tem se mostrado uma alternativa viável em várias capitais do mundo com a população entendendo ser esse um meio de transporte alternativo, mas que supre em boa parte as necessidades de deslocamento sem qualquer custo adicional.

Com a questão do aquecimento global sendo posta de maneira definitiva, é muito importante ao Brasil estabelecer uma política limpa de locomoção, onde a bicicleta se estabeleça como um diferencial pela praticidade; pela economicidade e, principalmente, pela emissão zero de qualquer tipo de poluente. Nada mais racional, portanto, que ofertar condições à indústria nacional para ampliar a capacidade produtiva de bicicletas em todo o território nacional.

Reduzir impostos na produção dessa modalidade de locomoção é um grande investimento sob qualquer ponto de vista. A ampliação do mercado vai gerar milhares de novos empregos e ao final com o aquecimento da economia, vários tributos serão agregados na transversalidade tributária. Assim, ao reduzir o IPI o poder público ao contrário de ter perda na arrecadação terá acréscimos em todos os sentidos, além de reduzir gastos com saúde, pois sem emissão de gases e aumento da atividade física a população em geral é que será a grande ganhadora com tal iniciativa pública.



Sala da comissão, 7 de agosto de 2024.

Deputado Lucio Mosquini
(MDB - RO)



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD243079592800>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Lucio Mosquini





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1249/2024
(à MPV 1249/2024)

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

“**Art.** Os veículos pequenos destinados à locomoção urbana movidos pela propulsão humana são isentos de imposto.”

JUSTIFICAÇÃO

No âmbito do programa Mover, adicionamos os pequenos veículos à propulsão humana como isentos de imposto, para incremento da eficiência energética, aumento de formas alternativas de propulsão, sem uso de combustível, nenhuma poluição e valorização da matriz energética brasileira, além da promoção do uso de sistemas produtivos mais eficientes, com vistas ao alcance da neutralidade de emissões de carbono.

Sala da comissão, 6 de agosto de 2024.

Deputado José Medeiros
(PL - MT)





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1249/2024
(à MPV 1249/2024)

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

“**Art.** Os veículos pequenos movidos a energia renovável, desde que não produzam poluição, ou movidos a propulsão humana ou animal, são isentos de imposto.”

JUSTIFICAÇÃO

No âmbito do programa Mover, adicionamos os pequenos veículos que não produzam qualquer poluição como isentos de imposto, para incremento da eficiência energética, aumento de formas alternativas de propulsão, sem uso de combustível, nenhuma poluição e valorização da matriz energética brasileira, além da promoção do uso de sistemas produtivos mais eficientes, com vistas ao alcance da neutralidade de emissões de carbono.

Sala da comissão, 6 de agosto de 2024.

Deputado José Medeiros
(PL - MT)





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1249/2024
(à MPV 1249/2024)

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

“**Art.** As velas, mastros e equipamentos que componham os veículos movidos exclusivamente à vela, até o tamanho de 16 pés estão isentos de imposto.”

JUSTIFICAÇÃO

No âmbito do programa Mover, adicionamos os barcos à vela pequenos como isentos de imposto, para incremento da eficiência energética, aumento de formas alternativas de propulsão, sem uso de combustível, nenhuma poluição e valorização da matriz energética brasileira, além da promoção do uso de sistemas produtivos mais eficientes, com vistas ao alcance da neutralidade de emissões de carbono.

Sala da comissão, 6 de agosto de 2024.

Deputado José Medeiros
(PL - MT)





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1249/2024
(à MPV 1249/2024)

Acrescente-se art. 1º-1 à Medida Provisória, com a seguinte redação:

“Art. 1º-1. Os veículos movidos exclusivamente à vela, até o tamanho de 15 pés estão isentos de imposto.”

Os dispositivos acima propostos e adjacentes deverão ser devidamente renumerados no momento da consolidação das emendas ao texto da proposição pela Redação Final.

JUSTIFICAÇÃO

No âmbito do programa Mover, adicionamos os veículos à vela pequenos como isentos de imposto, para incremento da eficiência energética, aumento de formas alternativas de propulsão, sem uso de combustível, nenhuma poluição e valorização da matriz energética brasileira, além da promoção do uso de sistemas produtivos mais eficientes, com vistas ao alcance da neutralidade de emissões de carbono

Sala da comissão, 6 de agosto de 2024.

Deputado José Medeiros
(PL - MT)





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1249/2024
(à MPV 1249/2024)

Dê-se nova redação ao art. 26-A da Lei nº 14.902, de 27 de junho de 2024, na forma proposta pelo art. 1º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

“Art. 26-A. O importador ou o fabricante fica autorizado a importar autopeças nacionais previamente exportadas, para fins exclusivos de logística reversa e reciclagem integral, ainda que classificados como resíduos perigosos.

§ 1º A quantidade de autopeças importadas, inclusive partes, peças, componentes, conjuntos ou subconjuntos, deverá ser proporcional à quantidade de produtos equivalentes exportados por este mesmo importador ou fabricante, nos termos do regulamento.

§ 2º A importação e a reciclagem de autopeças de que trata o caput serão fiscalizadas pelos respectivos órgãos competentes.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

Um dos objetivos do Programa MOVER, segundo o Poder Executivo, é promover e aumentar a reciclabilidade de materiais. No entanto, com o aumento da presença das autopeças brasileiras no mercado internacional, podemos dizer que há ruptura no ciclo de logística reversa e reciclagem. Os fabricantes de autopeças nacionais, como produtores de baterias, que vendem no mercado doméstico, já cumprem a legislação nacional, bastante rigorosa. Entretanto, ao exportarem, inclusive para países vizinhos, no âmbito do Mercosul, não conseguem (pela nossa lacuna legal) reimportar os produtos velhos ou seus resíduos para fins exclusivos de reciclagem. Com isso, esses fabricantes brasileiros têm dificuldade de acessar mercados internacionais mais exigentes, que demandam do fornecedor o cumprimento de índices de logística reversa,



muitas vezes através de certificação. A presente Emenda, como solução para a lacuna legal, assegura efetivamente a possibilidade dessa (re)importação de autopeças previamente exportadas. Importante frisar que não buscamos autorizar a importação de lixo, muito pelo contrário. Nosso foco é na importação de resíduos que serão totalmente reciclados pelo fabricante que o originou. É por isso que, nos termos ora propostos nesta Emenda, a importação deverá ser exclusiva para fins de reciclagem integral. Ainda, o texto dispõe que a quantidade de resíduos importados será proporcional à quantidade de produtos exportados por este importador/fabricante nacional.

Sala da comissão, 7 de agosto de 2024.

Deputada Adriana Ventura
(NOVO - SP)





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1249/2024
(à MPV 1249/2024)

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

“Art. A Lei nº 14.902, de 27 de junho de 2024, passa a vigorar com as seguintes alterações:

‘Art. 16.
.....
§ 4º

IV – para empresas que se enquadrem em mais de um segmento, deve ser considerado aquele preponderante nas suas atividades, entendendo-se como preponderante o que seja superior a 50% da sua receita bruta total no ano calendário imediatamente anterior ao da apuração’ (NR)”

JUSTIFICAÇÃO

Considerando-se a existência de empresas que operam em mais de um segmento, tais como automóveis e caminhões, é necessário definir como a mesma deverá se enquadrar para obtenção do crédito financeiro.

Sala da comissão, 5 de agosto de 2024.





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1249/2024
(à MPV 1249/2024)

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

“**Art.** A Lei nº 14.902, de 27 de junho de 2024, passa a vigorar com as seguintes alterações:

‘**Art. 18.**
.....

§ 7º A metodologia de maturidade tecnológica da manufatura é adotada para designar os níveis de maturidade de um processo de produção (ativo intangível), de modo a indicar o quão pronto se encontra um processo em sua escala de desenvolvimento, conforme detalhado em ato do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços.” (NR)”

JUSTIFICAÇÃO

O conceito de **MRL** tem correlação direta com o **TRL** e expressam a evolução da maturidade de uma tecnologia Nova, a primeira da manufaturabilidade e a segunda da nova tecnologia desde a fase de conceituação até chegar no “mercado”.

Os veículos e os processos de manufatura são complexos com centenas de componentes, subsistemas e sistemas que se integram e se interagem, resultando no produto final.

Há muita discussão no meio acadêmico com relação a capacidade destes conceitos de forma isolada representarem o nível de maturidade tecnológica de um produto e um sistema complexo. Há muita discussão sobre



a necessidade de se considerar a maturidade da integração de componentes, subsistemas e sistemas em diferentes níveis de maturidade TRL e MRL, resultando em dois novos conceitos, o **IRL** (Integration Readness Level) e o **SRL** (System Readness Level). O **IRL** mede a maturidade da integração de componentes, subsistemas e sistemas em diferentes estágios de maturidade, e o **SRL** é o resultado desta integração complexa.

Portanto a proposta de adoção de um conceito o **MTM** (Maturidade Tecnológica de Manufatura) que além simplificar todos os conceitos está plenamente adequado ao estágio das novas tecnologias a serem implementadas no País.

Sala da comissão, 5 de agosto de 2024.





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1249/2024
(à MPV 1249/2024)

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

“**Art.** A Lei nº 14.902, de 27 de junho de 2024, passa a vigorar com as seguintes alterações:

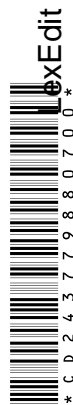
‘**Art. 9º**

§ 1º Para fins do disposto no caput, será utilizada metodologia de bônus e malus, de acordo com os critérios técnicos dos veículos.’ (NR)”

JUSTIFICAÇÃO

Atribuir critérios técnicos para fins de definição das alíquotas do Imposto sobre Produtos Industrializados – IPI dos veículos, com objetivo de atender a requisitos específicos de eficiência energética, segurança, de desempenho estrutural e tecnologias assistivas à direção dos veículos. Portanto, resultará em uma tributação voltada à sustentabilidade, à produção de novas tecnologias e inovações, promoção do uso de sistemas produtivos mais eficientes visando à mobilidade e logística do País.

Sala da comissão, 5 de agosto de 2024.





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1249/2024
(à MPV 1249/2024)

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

“**Art.** A Lei nº 14.902, de 27 de junho de 2024, passa a vigorar com as seguintes alterações:

‘**Art. 2º**’

§ 11. Para fins do disposto no caput deste artigo, não serão consideradas as máquinas autopropulsadas classificadas no código 8701.’ (NR)”

JUSTIFICAÇÃO

Sala da comissão, 5 de agosto de 2024.





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1249/2024
(à MPV 1249/2024)

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

“**Art.** A Lei nº 14.902, de 27 de junho de 2024, passa a vigorar com as seguintes alterações:

‘**Art. 11.**

§ 1º

.....

**III – realização de etapas fabris em um dos países
signatários do Acordo de Complementação n 14 (ACE 14);
e’ (NR)”**

JUSTIFICAÇÃO

Considerando que a fundamentação legal do Programa “MOVER” é o Acordo de Complementação Econômica firmado entre Brasil e Argentina (ACE n 14) e que há no referido acordo o compromisso mútuo das partes em velar por um comércio bilateral em condições igualitárias, conforme disposto no art. 24 do Capítulo VIII – “Administração do Acordo” do Decreto nº 60, de 15 de março de 1991:

“Neste contexto, o Grupo Mercado Comum Brasil-Argentina velará para que o comércio entre ambos os países se desenvolva em condições equitativas, evitando, entre outras, as práticas de ‘dumping’ e subsídios ”.



Considerando que o compromisso mútuo assinado inicialmente em 1990 é reassumido em praticamente todos os Protocolos Adicionais posteriores, inclusive o 38 PA em vigor (Decreto nº 6.500, de 02 de julho de 2008);

Considerando que o art. 11 do referido programa automotivo engloba tanto veículos leves quanto comerciais leves;

Considerando que o Brasil é o maior produtor de veículos leves mas que, em contrapartida, no tocante à produção de Veículos Comerciais Leves, o Brasil é o principal destino das exportações Argentinas;

Considerando que o volume total exportação em 2021 soma 251.287un (66,3% produção), sendo **167.322 (64,49%) de comerciais leves**, cujas empresas produtoras na Argentina são as mesmas que também possuem produção de veículos leves no Brasil.

A presente emenda busca não apenas garantir tratamento isonômico entre países signatários do referido Acordo de Complementação Econômica mas, e principalmente, reforçar o compromisso, respeito e interesse brasileiro em preservar o mercado automotivo internacional bilateral desenvolvido entre os países signatários.

Assim, é necessário que este comprometimento internacional seja zelado e mantido também no âmbito do MOVER, contado da data de entrada em vigor desta Medida Provisória.

Sala da comissão, 5 de agosto de 2024.





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1249/2024
(à MPV 1249/2024)

Dê-se nova redação ao art. [ainda não numerado] da Lei nº 14.902, de 27 de junho de 2024, na forma proposta pelo art. 1º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

“**Artigo** Os veículos novos classificados sob os códigos 87.01 e 87.04 movidos 100% (cem por cento) a biocombustíveis puros (etanol, biogás, biometano, hidrogênio renovável, biodiesel e outros) produzidos a partir de fontes renováveis terão redução de alíquota de Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) de até 2 (dois) pontos percentuais em relação aos caminhões convencionais, nos termos de regulamento” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

Dentro do escopo do programa Mover, propomos a redução de alíquota de até 2 (dois) pontos percentuais de Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) para veículos movidos 100% a biocombustíveis puros, produzidos a partir de fontes renováveis como biomassa, etanol, biogás, biometano, hidrogênio renovável, biodiesel, entre outros. Esta medida visa impulsionar a eficiência energética e promover a diversificação da matriz de propulsão no setor automotivo, afastando o uso de combustíveis fósseis e reduzindo significativamente os níveis de poluição.

A valorização da matriz energética brasileira é central para o desenvolvimento sustentável do país. O biocombustível, além de ser biodegradável, é reconhecido como uma alternativa ambientalmente eficiente e compatível com as tecnologias automobilísticas atuais. Testes realizados em 2024



reforçam sua viabilidade, demonstrando que motores existentes podem operar eficazmente com biocombustíveis puros, reduzindo as emissões de carbono sem necessidade de modificações substanciais.

É importante destacar que o Brasil já possui uma infraestrutura robusta e uma tradição na produção de biocombustíveis. Iniciativas recentes, como o uso do B100 em caminhões, evidenciam o potencial do biocombustível como substituto viável no transporte, podendo ser mais econômico e reduzir em até 95% as emissões de CO2 em comparação com misturas menores.

Com a demanda crescente por soluções sustentáveis, a isenção de impostos para veículos movidos a biocombustíveis puros não apenas fortalece o compromisso do Brasil com a neutralidade de carbono, mas também posiciona o país na vanguarda da inovação ambiental no setor automotivo global.

Sala da comissão, 12 de agosto de 2024.

Deputado Evair Vieira de Melo
(PP - ES)





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1249/2024
(à MPV 1249/2024)

Dê-se nova redação ao art. 28-A da Lei nº 14.902, de 27 de junho de 2024, na forma proposta pelo art. 1º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

“Art. 28-A. A importação de insumos para utilização na produção de autopeças poderá contemplar o reaproveitamento de resíduos sólidos, ainda que classificados como resíduos perigosos, desde que sejam atendidos cumulativamente os seguintes critérios:

I – que o importador comprove o cumprimento dos índices de logística reversa previstos em acordo setorial do qual participe, em relação à venda de seus produtos no mercado nacional;

II – que a importação seja destinada exclusivamente para fins de reciclagem, em atendimento ao propósito indicado no inciso “I acima;

III – que seja realizada quando houver escassez da respectiva matéria prima proveniente de fonte primária, originada do processo da reciclagem, no Brasil.

§ 1º No caso do inciso “I, a quantidade de resíduos importados deverá ser proporcional à quantidade de produtos novos exportados por este importador para o país de origem do resíduo importado, com vistas à ampliação do cumprimento da obrigação ambiental em âmbito global.

§ 2º A importação de resíduos sólidos deverá ser fiscalizada pelo órgão administrativo competente, que irá monitorar a efetivação do processo de reciclagem do resíduo, nos termos de ato normativo próprio a ser editado pelo órgão.

§ 3º O disposto no inciso IV do §3º não se aplica às operações não onerosas que realizem a destinação ambientalmente adequada dos resíduos listados no §3º do art. 165, em cumprimento às obrigações ambientais veiculadas



pela Política Nacional de Resíduos Sólidos, sobre as quais não deverá incidir o IBS e a CBS.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

O Programa Mobilidade Verde – MOVER foi elaborado “*em um contexto no qual o setor automotivo mundial sinaliza profundas transformações nos veículos, e na forma de usá-los, e produzi-los, se configurando ao mesmo tempo **uma janela de oportunidades ou um risco para a base produtiva instalada no País***”.

Ainda segundo a referida exposição de motivos, o MOVER visa, entre os objetivos propostos, aumentar a reciclabilidade de materiais; e, para isso, o Poder Executivo definirá requisitos específicos e incentivos tributários para direcionar toda a cadeia automotiva nessa direção de veículos mais sustentáveis.

Neste quesito, o Brasil já dispõe de uma legislação ambiental de referência no que se refere ao controle de gerenciamento de resíduos sólidos. Entre os sete setores já sujeitos pela Lei Federal nº 12.305/2010, que instituiu a Política Nacional de Resíduos Sólidos, a estruturar e a implementar sistemas de logística reversa, pilhas e baterias, pneus, óleos lubrificantes, lâmpadas fluorescentes (que incluem as LED) já estão contemplados. Podemos dizer, portanto, que a reciclabilidade já é uma realidade para parte significativa do setor de autopeças, já obrigados à prática, mediante o retorno dos produtos após o uso pelo consumidor, de forma independente do serviço público de limpeza urbana e de manejo de resíduos sólidos.

Somado a isso, o princípio do poluidor-pagador impõe a coleta da sucata pelo fabricante como meio de gestão adequada de resíduos perigosos e para a promoção da sustentabilidade ambiental. Este mecanismo se consolidou e hoje posiciona o Brasil na vanguarda da logística reversa e reciclagem de materiais, sucesso que apenas se consolidou pelos esforços e cooperação mútua entre o Governo e setor privado, por meio dos acordos setoriais.

No entanto, com o aumento da presença das autopeças brasileiras no mercado internacional, há uma quebra nessa cadeia. A presente emenda, portanto, visa aperfeiçoar os sistemas de logística reversa ampliando para os países



que sejam parceiros comerciais do Brasil, visando manter o círculo da economia circular e cumprir assim os objetivos propostos no programa Mover.

Esse ponto é ainda mais relevante quando resíduos existentes em outros países decorrem de exportações de produtos realizados por empresas brasileiras. Ou seja: atualmente, a legislação brasileira não permite que sejam trazidos ao país, para reciclagem e reuso, os resíduos sólidos gerados no exterior pelas próprias empresas brasileiras exportadoras. É um cenário que pode e deve ser mudado, considerando, inclusive, que um dos objetivos do MOVER é solucionar as dificuldades da indústria brasileira quando ao incremento das exportações conforme o potencial do País e retomar a sua participação em mercados internacionais que vem perdendo espaço.

Hoje, nos casos em que a motivação para a importação seja a reciclagem para reutilização, no contexto da logística reversa, não haverá dano ambiental ao país. A proposta aqui é viabilizar uma exceção ao setor de autopeças para a importação de bens inservíveis para fins exclusivos de reciclagem. Além de fomentar o fornecimento de matéria-prima cuja escassez encarece o produto e contribuir com a retirada de resíduos de países que não possam promover a mesma destinação ambientalmente adequada, a proposta cumpre os objetivos da nova política industrial.

A vinculação da possibilidade de importação de resíduos sólidos à quantidade de produtos colocados no mercado internacional traz o equilíbrio necessário entre a necessidade de matéria-prima e o cumprimento da obrigação ambiental de realização da logística reversa para além das fronteiras do nosso país. Isso, somado à geração de empregos inequívoca, com o aumento da capacidade de reciclagem em nosso país, torna o projeto conectado com a sustentabilidade em seus três eixos: social, econômico e ambiental.

Essa proposta também está em conformidade com os objetivos estabelecidos pela Convenção sobre o Controle de Movimentos Transfronteiriços de Resíduos Perigosos e seu Depósito (Convenção de Basileia), que conta com a adesão do Brasil desde 1993. O artigo 4º, parágrafo 9º, desse tratado internacional prevê que o transporte internacional de resíduos sólidos deve ser permitido quando: (a) o Estado de origem do resíduo não tiver condições para realizar o



seu depósito de forma ambientalmente saudável e eficiente; ou (b) os resíduos em questão forem necessários como matéria-prima para as indústrias de reciclagem ou recuperação no país de destino. O preâmbulo da Convenção estabelece, ainda, que os resíduos devem ser depositados ou tratados, preferencialmente, no país em que foram gerados.

Todos esses princípios são atendidos pela presente proposta. De acordo com a redação sugerida, a importação do resíduo será vinculada às exportações de produtos novos anteriormente realizadas pelo importador do resíduo, relativos a produtos que haja a escassez da matéria-prima no país, além de haver a obrigatoriedade de submissão do resíduo importado à reciclagem e respectiva aplicação no processo produtivo da empresa importadora. Isto permitirá que os resíduos gerados por empresas brasileiras retornem ao país para receberem tratamento ambientalmente adequado, além de contribuir para o desenvolvimento nacional.

Como indicado, além da escassez de determinadas matérias-primas no país, a utilização de produtos reciclados, além de ter a função de dar a destinação ambientalmente adequada aos resíduos, privilegia os mais modernos conceitos de economia circular. A mudança proposta evita, também, que estes produtos inservíveis, ante a escassez de matéria-prima, entrem no país como contrabando. Além disso, a mudança será incentivo para que países que não disponham de tecnologia de reciclagem insuficientes ou tecnicamente desatualizadas não necessitem manter, em seus territórios, resíduos perigosos acondicionados e descartados de maneira irregular.

No mais, resta indubitável que esta proposta de emenda à Medida Provisória nº 1249/2024, além de privilegiar o mercado nacional, traduz-se em uma demonstração, pelo Brasil, de responsabilidade ambiental para com a comunidade internacional.



Sala da comissão, 12 de agosto de 2024.

Deputado Marangoni
(UNIÃO - SP)



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD242003254200>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Marangoni





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1249/2024
(à MPV 1249/2024)

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

“Art. A Lei 14.902, de 27 de junho de 2024, passa vigorar com as seguintes alterações.”

“Art. Os veículos novos classificados sob os códigos 87.01 e 87.04 movidos 100% (cem por cento) a biocombustíveis puros (etanol, biogás, biometano, hidrogênio renovável, biodiesel e outros) produzidos a partir de fontes renováveis terão redução de alíquota de Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) de até 2 (dois) pontos percentuais em relação aos caminhões convencionais, nos termos de regulamento.”

JUSTIFICAÇÃO

A inclusão do parágrafo que prevê a redução de até 2 (dois) pontos percentuais na alíquota de Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) para veículos novos movidos 100% a biocombustíveis puros classificados sob os códigos 87.01 e 87.04 é uma medida fundamental para o avanço do Brasil em direção a uma economia mais sustentável e ambientalmente responsável.

Essa proposta incentiva o uso de veículos que utilizam biocombustíveis produzidos a partir de fontes renováveis, contribuindo diretamente para a redução das emissões de gases de efeito estufa, como o dióxido de carbono (CO₂), em conformidade com os compromissos internacionais do Brasil no Acordo de Paris. O Brasil é um dos maiores produtores mundiais de biocombustíveis, como etanol e biodiesel. A concessão de incentivos fiscais para veículos que utilizam



esses combustíveis pode estimular o desenvolvimento da cadeia produtiva associada, desde a agricultura até a indústria de transformação. Isso não só fortalecerá a economia local, mas também criará novos empregos e impulsionará a inovação tecnológica no setor energético.

Ao reduzir a dependência de combustíveis fósseis, a proposta também reforça a segurança energética do país, favorecendo a transição para uma matriz energética mais limpa e sustentável. A medida ainda apoia o setor de transporte de carga, tornando os caminhões movidos a biocombustíveis mais competitivos e contribuindo para a eficiência logística nacional. Dessa forma, a redução do IPI para veículos sustentáveis é uma estratégia que alinha o desenvolvimento industrial com a preservação ambiental, promovendo o crescimento econômico, a geração de empregos e o cumprimento das metas ambientais do Brasil.

Sala da comissão, 12 de agosto de 2024.





CONGRESSO NACIONAL

EMENDA Nº - CMMPV 1249/2024
(à MPV 1249/2024)

Acrescente-se art. 28-A à Lei nº 14.902, de 27 de junho de 2024, na forma proposta pelo art. 1º da Medida Provisória, nos termos a seguir:

“Art. 28-A. A produção de autopeças poderá contemplar resíduos sólidos perigosos caracterizados como materiais inservíveis importados para reprocessamento e exportação, nos termos de regulamento.

Parágrafo único. Ato conjunto do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços e do Ministério do Meio Ambiente e Mudança do Clima disciplinará o processo produtivo básico e quantidade de resíduos” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

O Programa Mobilidade Verde – MOVER foi elaborado “*em um contexto no qual o setor automotivo mundial sinaliza profundas transformações nos veículos, e na forma de usá-los, e produzi-los, se configurando ao mesmo tempo **uma janela de oportunidades ou um risco para a base produtiva instalada no País***”.

Ainda segundo a referida exposição de motivos, o MOVER visa, entre os objetivos propostos, aumentar a reciclabilidade de materiais; e, para isso, o Poder Executivo definirá requisitos específicos e incentivos tributários para direcionar toda a cadeia automotiva nessa direção de veículos mais sustentáveis.

Neste quesito, o Brasil já dispõe de uma legislação ambiental de referência no que se refere ao controle de gerenciamento de resíduos sólidos. Entre



os sete setores já sujeitos pela Lei Federal nº 12.305/2010, que instituiu a Política Nacional de Resíduos Sólidos, a estruturar e a implementar sistemas de logística reversa, pilhas e baterias, pneus, óleos lubrificantes, lâmpadas fluorescentes (que incluem as LED) já estão contemplados. Podemos dizer, portanto, que a reciclabilidade já é uma realidade para parte significativa do setor de autopeças, já obrigados à prática, mediante o retorno dos produtos após o uso pelo consumidor, de forma independente do serviço público de limpeza urbana e de manejo de resíduos sólidos.

Somado a isso, o princípio do poluidor-pagador impõe a coleta da sucata pelo fabricante como meio de gestão adequada de resíduos perigosos e para a promoção da sustentabilidade ambiental. Este mecanismo se consolidou e hoje posiciona o Brasil na vanguarda da logística reversa e reciclagem de materiais, sucesso que apenas se consolidou pelos esforços e cooperação mútua entre o Governo e setor privado, por meio dos acordos setoriais.

No entanto, com o aumento da presença das autopeças brasileiras no mercado internacional, há uma quebra nessa cadeia. A presente emenda, portanto, visa aperfeiçoar os sistemas de logística reversa ampliando para os países que sejam parceiros comerciais do Brasil, visando manter o círculo da economia circular e cumprir assim os objetivos propostos no programa Mover.

Esse ponto é ainda mais relevante quando resíduos existentes em outros países decorrem de exportações de produtos realizados por empresas brasileiras. Ou seja: atualmente, a legislação brasileira não permite que sejam trazidos ao país, para reciclagem e reuso, os resíduos sólidos gerados no exterior pelas próprias empresas brasileiras exportadoras. É um cenário que pode e deve ser mudado, considerando, inclusive, que um dos objetivos do MOVER é solucionar as dificuldades da indústria brasileira quando ao incremento das exportações conforme o potencial do País e retomar a sua participação em mercados internacionais que vem perdendo espaço.



Hoje, nos casos em que a motivação para a importação seja a reciclagem para reutilização, no contexto da logística reversa, não haverá dano ambiental ao país. A proposta aqui é viabilizar uma exceção ao setor de autopeças para a importação de bens inservíveis para fins exclusivos de reciclagem. Além de fomentar o fornecimento de matéria-prima cuja escassez encarece o produto e contribuir com a retirada de resíduos de países que não possam promover a mesma destinação ambientalmente adequada, a proposta cumpre os objetivos da nova política industrial.

A vinculação da possibilidade de importação de resíduos sólidos à quantidade de produtos colocados no mercado internacional traz o equilíbrio necessário entre a necessidade de matéria-prima e o cumprimento da obrigação ambiental de realização da logística reversa para além das fronteiras do nosso país. Isso, somado à geração de empregos inequívoca, com o aumento da capacidade de reciclagem em nosso país, torna o projeto conectado com a sustentabilidade em seus três eixos: social, econômico e ambiental.

Essa proposta também está em conformidade com os objetivos estabelecidos pela Convenção sobre o Controle de Movimentos Transfronteiriços de Resíduos Perigosos e seu Depósito (Convenção de Basileia), que conta com a adesão do Brasil desde 1993. O artigo 4º, parágrafo 9º, desse tratado internacional prevê que o transporte internacional de resíduos sólidos deve ser permitido quando: (a) o Estado de origem do resíduo não tiver condições para realizar o seu depósito de forma ambientalmente saudável e eficiente; ou (b) os resíduos em questão forem necessários como matéria-prima para as indústrias de reciclagem ou recuperação no país de destino. O preâmbulo da Convenção estabelece, ainda, que os resíduos devem ser depositados ou tratados, preferencialmente, no país em que foram gerados.



Todos esses princípios são atendidos pela presente proposta. De acordo com a redação sugerida, a importação do resíduo será vinculada às exportações de produtos novos anteriormente realizadas pelo importador do resíduo, relativos a produtos que haja a escassez da matéria-prima no país, além de haver a obrigatoriedade de submissão do resíduo importado à reciclagem e respectiva aplicação no processo produtivo da empresa importadora. Isto permitirá que os resíduos gerados por empresas brasileiras retornem ao país para receberem tratamento ambientalmente adequado, além de contribuir para o desenvolvimento nacional.

Como indicado, além da escassez de determinadas matérias-primas no país, a utilização de produtos reciclados, além de ter a função de dar a destinação ambientalmente adequada aos resíduos, privilegia os mais modernos conceitos de economia circular. A mudança proposta evita, também, que estes produtos inservíveis, ante a escassez de matéria-prima, entrem no país como contrabando. Além disso, a mudança será incentivo para que países que não disponham de tecnologia de reciclagem insuficientes ou tecnicamente desatualizadas não necessitem manter, em seus territórios, resíduos perigosos acondicionados e descartados de maneira irregular.

No mais, resta indubitável que esta proposta de emenda à Medida Provisória nº 1249/2024, além de privilegiar o mercado nacional, traduz-se em uma demonstração, pelo Brasil, de responsabilidade ambiental para com a comunidade internacional.

Sala da comissão, 12 de agosto de 2024.

Deputado Augusto Coutinho
(REPUBLICANOS - PE)





**MPV 1249
00025**

EMENDA Nº - CMMPV 1249/2024

(à MPV 1249/2024)

Acrescente-se, onde couber, na Medida Provisória o seguinte artigo:

“Art. A Lei 14.902, de 27 de junho de 2024, passa vigorar com as seguintes alterações.”

“Art. Os veículos novos classificados sob os códigos 87.01 e 87.04 movidos 100% (cem por cento) a biocombustíveis puros (etanol, biogás, biometano, hidrogênio renovável, biodiesel e outros) produzidos a partir de fontes renováveis terão redução de alíquota de Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) de até 2 (dois) pontos percentuais em relação aos caminhões convencionais, nos termos de regulamento.”

JUSTIFICATIVA

Dentro do escopo do programa Mover, propomos a redução de alíquota de até 2 (dois) pontos percentuais de Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) para veículos movidos 100% a biocombustíveis puros, produzidos a partir de fontes renováveis como biomassa, etanol, biogás, biometano, hidrogênio renovável, biodiesel, entre outros. Esta medida visa impulsionar a eficiência energética e promover a diversificação da matriz de propulsão no setor automotivo, afastando o uso de combustíveis fósseis e reduzindo significativamente os níveis de poluição.

A valorização da matriz energética brasileira é central para o desenvolvimento sustentável do país. O biocombustível, além de ser biodegradável, é reconhecido como uma alternativa ambientalmente eficiente e compatível com as tecnologias automobilísticas atuais. Testes realizados em 2024 reforçam sua viabilidade, demonstrando que motores existentes podem operar eficazmente com biocombustíveis puros, reduzindo as emissões de carbono sem necessidade de modificações substanciais.

É importante destacar que o Brasil já possui uma infraestrutura robusta e uma tradição na produção de biocombustíveis. Iniciativas recentes, como o uso do B100 em caminhões, evidenciam o potencial do biocombustível como substituto viável no transporte, podendo ser mais econômico e reduzir em até 95% as emissões de CO₂ em comparação com misturas menores.

Com a demanda crescente por soluções sustentáveis, a isenção de impostos para veículos movidos a biocombustíveis puros não apenas fortalece o compromisso do Brasil com a neutralidade de carbono, mas também posiciona o país na vanguarda da inovação ambiental no setor automotivo global.

Sala da comissão, 12 de agosto de 2024.





CONGRESSO NACIONAL

ALCEU MOREIRA
MDB/RS



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD242701223300>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Alceu Moreira

